

Dziennik Zarządzeń

Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu.

XX | Radom, 20 grudnia 1938 r. | Nr. 14.

Spis treści.

Część A.

Dział Ogólny i Osobowy.

poz. 53.

Zarządzenie Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 25 listopada 1938 r, Nr. 54, w sprawie zastępstw Naczelników Oddziałów Ruchowo-Handlowych i podziału linii D. O. K. P na odcinki kontrolerów ruchu.

Na podstawie § 3 ust. 3 statutu organizacyjnego oddziałów kolei państwowych wyznaczam do kierownictwa Oddziałami Ruchowo Handlowymi, w razie nieobecności naczelników lub niemożności pełnienia przez nich czynności służbowych, następujących kontrolerów ruchu:

1) każdoczesnego kontrolera ruchu 1-go odcinka do kierownictwa Oddziałem Ruchowo-Handlowym w Kielcach:

2) każdoczesnego kontrolera ruchu 7-go odcinka do kierownictwa Oddziałem Ruchowo Handlowym w Lublinie:

3) każdoczesnego kontrolera ruchu 10 go odcinka do kierownictwa Oddziałem Ruchowo-Handlowym w Kowlu.

Jednocześnie ustalam od dnia 1 grudnia 1938 r. podane niżej w tabeli-ilość, siedziby i granice odcinków kontrolerów ruchu.

Numeracja odcinków	Siedziba odcinka	GRANICE ODCINKÓW
odc. 1	Kielce	Od Kielc włącz. do Częstochowy wyłącz.
odc. 2	Kielce	Od Strzemieszyc wyłącz. do Skarżyska Kam. wyłącz. bez stacji Kielce.
odc. 3	Skarżysko-Kam.	Od Skarżyska-Kam. włącz. do Słotwin wyłącz. i od Tomaszowa do Spały włącz.
odc. 4	Ostrowiec	Od Skarżyska-Kam. wyłącz. do Rozwadowa wyłącznie.
odc. 5	Radom	Od Skarżyska-Kam. wyłącz. do Dęblina wyłącz. od Radomia włącz. do Okęcia wyłącz. oraz od Kozienic włącz. do Wysokiego Koła włącz.
odc. 6	Dęblin	Od Dęblina wyłącz. do Łukowa wyłącz. i od Łukowa do Rozwadowa wyłącznie, bez stacji Lublin.
odc. 7	Lublin	Od Dęblina włącznie do Lublina wyłącz.
odc. 8	Chełm	Od Lublina włącz. do Kowla wyłącz. bez stacji Rejowiec.
odc. 9	Zwierzyniec	Od Rejowca włącz. do Rawy Ruskiej wyłącz. i od Zawady włącz. do Włodzimierza wyłącz.
odc. 10	Kowel	Od Kowla wyłącz. do Kiwerc włącz. i od Kowla wyłącz. do Włodzimierza włącz. i Wojnicy włącz.
odc. 11	Kowel	Od Kowla włącz. do Brześcia wyłącz. od Kowla do Kamienia Koszyrskiego włącz. i od Kowla do Maniewicz włącznie.
odc. 12	Zdołbunów	Od Kiwerc wyłącznie do Granicy Państwa i od Kiwerc do Stojanowa wyłącznie
odc. 13	Sarny	Od Maniewicz wyłącznie do Sarn włącznie od Sarn do Ostek włącznie od Sarn do Łunińca wyłącznie i od Sarn do Równego wyłącznie.

W związku z powyższym tracą moc obowiązującą:

1) Zarządzenie Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 21 kwietnia 1936 r. Nr. P. 1a) 1/11-36 (Dz. Zarz. D. O. K. P. Nr. 2 poz. 1 z 1936 r.)

2) Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 14 lutego 1937 r. nr. 14 (Dz. Zarz. D. O. K. P. Nr. 2 poz. 15 z 1937 r.)

3) Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 10 września 1938 r. Nr. 48 (Dz. Zarz. D. O. K. P. Nr. 12 poz. 47 z 1938 r.)

N. P. 1a. 1/68/38.

Dział Handlowo-Taryfowy.

poz. 54.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 25 listopada 1938 r. Nr 55, w sprawie ustalania wagi przyjętych do przewozu przesyłek i należytej obsługi wag.

Stosownie do postanowień p. 1 § 8 oraz p. 10 § 10 Przepisów służbowych Nr H2, każde ustalenie wagi przesyłek kolejowych, ze względu na bardzo ważne i zasadnicze znaczenie tej czynności, powinno być dokonywane z całą starannością.

Stwierdzono przy kontrolnym sprawdzaniu wagi przesyłek na stacjach pośrednich lub na stacjach przeznaczenia liczne przypadki zachodzących nieścisłości przy ważeniu przesyłek tak wagonowych, jak i drobnych, co w rezultacie powoduje konieczność sporządzania nadmiernej ilości protokółów oraz wywołuje uzasadnione zażalenia i reklamacje osób korzystających z usług kolei.

Nieścisłości te polegają bądź na niedokładnym przeważeniu, bądź na przyjmowaniu przesyłek z podaną przez nadawców wagą bez urzędowego przeważenia w tych przypadkach, kiedy przeważenie przesyłki stanowi obowiązek kolei.

Z przeprowadzonych dochodzeń służbowych wynika, że odnośni pracownicy służby wykonawczej nie znajdują na swoje usprawiedliwienie dostatecznych podstaw i tłumaczą spowodowane nieścisłości w ważeniu przesyłek przeważnie przeoczeniem.

Stwierdzić należy, że pracownicy ci nie zdają sobie sprawy nie tylko ze skutków wynikających z niedokładnego ustalenia wagi przesyłek kolejowych, ale także i z następstw w stosunku do samych pracowników z powodu niedopuszczalnego niedbalstwa w wykonywaniu obowiązków służbowych lub, co gorsze, kierowanego złą wolą omijania obowiązujących przepisów.

Mając na uwadze, że nieprawidłowe ustalenie wagi naraża kolej na straty, które powstają bądź wskutek zmniejszenia należności za przewóz przesyłek, gdy podana przez nadawcę waga jest niższą od faktycznej, bądź wskutek wypłaty odszkodowań za nieistotne braki, gdy przesyłkę przyjęto z wagą wyższą od faktycznej, polecam, aby przy ustalaniu wagi przesyłek kolejowych stosować się z całą ścisłością do obowiązujących w tym względzie przepisów i zarządzeń, a w szczególności do postanowień §§ 8 i 10 Przepisów służb. Nr H2.

Przy urzędowym ustaleniu wagi przesyłek polecam dokładać wszelkiej staranności oraz przestrzegać aby:

1) towary nadawane zsypem (buraki, ziemniaki i t p.) w wagonach otwartych ładować tylko do wysokości burt;

2) w porze zimowej, tak przed ustaleniem wagi własnej wagonów próżnych, jak i przed ustaleniem wagi wagonów ładowanych, dachy i stopnie tych wagonów bezwarunkowo należycie oczyścić każdorazowo ze śniegu;

3) w przypadkach kilkakrotnego ważenia wagonów ładowanych, które z powodu długości wagonu lub niedostatecznego udźwigu wagi nie mogą być zważone od razu, rezultat każdego poszczególnego ważenia wpisywać z całą dokładnością do książki wagowej; do książki tej należy wpisywać oddzielnie każdą przewagę wagonu; niedopuszczalne jest wpisywanie rezultatu przewagi wagonu z ładunkiem do rubryki w której już jest wpisany rezultat przewagi wagi własnej wagonu (tary);

4) to samo dotyczy przesyłek drobnych, których waga ustalana jest częściowo.

Wynik ważenia każdej poszczególnej części przesyłki należy wpisać do książki podręcznej, a następnie podsumować z całą dokładnością i uzyskaną w ten sposób wagę ogólną przesyłki wpisać do listu przewozowego;

5) wynik ważenia wpisywać do książek wagowych i do listów przewozowych atramentem lub ołówkiem chemicznym;

6) sprawdzać kontrolnie wagę przesyłek wagonowych, nadawanych do przewozu z wagą deklarowaną przez nadawców, zwłaszcza, jeżeli zachodzi podejrzenie fałszywego podania ich wagi. W razie braku wagi wagonowej na stacji nadania, przesyłki takie przekazywać należy do zważenia na stacjach pośrednich.

Uszkodzenia wag wagonowych mają często miejsce z winy pracowników kolejowych skutkiem nie przestrzegania obowiązujących w tym kierunku postanowień i zarządzeń.

Celem zapobieżenia wypadkom uszkadzania wag wagonowych przypomina się następujące zarządzenia:

1) Prowadzenie manewrów na torach wyposażonych w urządzenia wag wagonowych należy zasadniczo unikać. Co do sprawy przejeżdżania parowozów przez urządzenia wag pomostowych, należy mieć na uwadze postanowienia zawarte w stałym dodatku do służbowego rozkładu jazdy. Tablica Nr 28. Wzbronione jest manewrowanie odrzutami na tory wagowe, na pomoście wagi nie wolno ustawiać żadnych wagonów: choćby tylko na krótki czas.

2) W czasie ważenia wagonów ustawianie wagonów na wadze powinno odbywać się z zachowaniem należytej ostrożności i uwagi, przy czym porozumiewanie się za pomocą sygnałów drużyny manewrowej z drużyną parowozową, oraz widzialność sygnałów ręcznych powinny być zapewnione tak by niedopuścić na wadze do silnych wstrząsów, uderzeń i szarpnięć.

Przy zatrzymaniu wagonów na wadze w czasie ważenia nie należy podkładać pod koła wagonu kamieni, klinów żelaznych, polan i t. p.; w razie koniecznej potrzeby należy używać do podkładania kawałki miękkiego drzewa.

3) Wagony przed ważeniem powinny być rozłączone. Ważenie połączonych ze sobą wagonów 4 osiowych na wagach nośności 30 ton jest wzbronione i ważenie takich wagonów musi się odbywać pojedyńczo. Ważenie wagonów odbywać się powinno ściśle po myśl postanowień zawartych w § 10 pkt. 10, 11, 12, i 13 Przepisów Nr H2.

4) Postój ważonego wagonu na wadze wagonowej nie powinien trwać dłużej, jak wymaga tego dokładne zważenie wagonu. Po zważeniu wagon powinien być lekko usunięty z pomostu wagi.

Nieprzestrzeganie wyżej ujętych wymogów powoduje przez silne wstrząsy, wzgl. nadmierne obciążenie wagi połamanie ostrych części, urwanie wieszaków wagi, uszkodzenia mechanizmu wagowego i wiązań konstrukcyjnych.

Stan wagi wagonowej przekazują sobie wzajemnie pracownicy stacyjni, wyznaczeni do obsługi wag przy objęciu i zdawaniu dyżurów.

W przypadkach zepsucia się wag wagonowych Zawiadowcy stacyj powiadamiają natychmiast drogą telegraficzną dotyczący Oddział Ruchowo-Handlowy i Dyrekcję. Po otrzymaniu powiadomienia Oddział Ruchowo Handlowy wyznacza stacje, które obowiązane będą przeważać przesyłki wagonowe do czasu naprawienia uszkodzonej wagi.

Zawiadowcy stacji w drodze dochodzenia ustalą przyczyny zepsucia się wagi, oraz winnych spowodowania uszkodzenia, a materjał dochodzeń z odpowiednim wnioskiem przedstawią do Oddziału. Oddział powiadomi Wydział Ruchu o wyniku przeprowadzonych dochodzeń.

Polecam również przed każdorazowym rozpoczęciem czynności ważenia zwracać szczególną uwagę na prawidłowe funkcjonowanie wagi oraz utrzymywać ją stale w należytej czystości, obmiecioną ze śniegu i oczyszczoną z lodu w okresie zimowym.

Kontrolerzy przewozowi obowiązani są roztoczyć nadzór oraz należytą kontrolę nad prawidłowym ważeniem przesyłek i możliwie najczęściej dokonywać kontrolnego sprawdzania wagi tych przesyłek.

W razie stwierdzenia różnicy wagi lub jakichkolwiek innych uchybień w tym względzie, polecam przeprowadzać bezzwłocznie szczegółowe dochodzenie służbowe i przedstawiać je ze swoim wnioskiem za pośrednictwem Oddziałów Ruchowo Handlowych.

Z chwilą wydania niniejszego okólnika traci moc obowiązującą okólnik handlowo taryfowy Nr 10 z dnia 19. IV. 1934 r.

Nr IV, le/Zp, 358/38,

Dział Ruchu Kolejowego.

Poz. 55.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z dnia 6 grudnia 1938 r. Nr 56, w sprawie zajmowania miejsca w pociągach pasażerskich przez kierowników pociągów.

Zarządzeniem z dnia 31 października 1938 r. Nr. RO.III 100/18 Ministerstwo Komunikacji wyjaśniło:

W pociągach pasażerskich, w których za parowozem na czole pociągu biegnie wagon bagażowy lub inny wagon ochronny oraz w pociągach, w których w myśl § 25 ust. (8) Przep. Nr. R 1 wydzielono w pierwszym wagonie za parowozem przedział ochronny, nie wolno kierownikom pociągów zajmować dla celów służbowych dodatkowych przedziałów przeznaczonych dla podróżnych, lecz powinni oni zajmować miejsce w odnośnym wagonie względnie przedziale ochronnym.

Jeśli pociąg pasażerski zmienia kierunek i wagon bagażowy biegnie na końcu pociągu, na czole zaś został ustawiony wagon ochronny lub wydzielony został w pierwszym wagonie przedział ochronny, wówczas kierownik pociągu, jeśli nie spełnia równocześnie obowiązków konduktora rozdawcy, powinien zająć miejsce w wagonie względnie przedziale ochronnym na czole pociągu, a nie w wagonie bagażowym biegnącym na końcu składu.

W przypadku zaś, gdyby w pociągu nie było osobnego konduktora rozdawcy, i gdyby przy zmianie kierunku wagon bagażowy biegł na pewnym odcinku na końcu składu, dotychczasowy kierownik pociągu, pełniący równocześnie obowiązki konduktora rozdawcy, powinien na tym odcinku pozostać w wagonie bagażowym jako konduktor rozdawca, a na ten czas do pełnienia obowiązków kierownika pociągu powinien być wyznaczony inny pracownik, który obowiązany jest zająć miejsce w wagonie względnie przedziale ochronnym na czole pociągu.

Powyższe podać do wiadomości drużynom konduktorskim.

Organa instruktorskie, kontrolne i nadzorcze powinny czuwać nad ścisłym wykonaniem powyższego zarządzenia.

Nr I.4a.75/204/38

Dział Mechaniczno-Kolejowy.

Poz. 56.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 22 października 1938 r. Nr 57, o wydawaniu zezwoleń na budowę i eksploatację przejść linij elektrycznych prądu silnego terenem kolejowym.

§ 1. Wszystkie wpływające do urzędów kolejowych podania o udzielenie zezwolenia na przejście linij elektrycznych terenem kolejowym należy kierować do Wydziału Mechanicznego D. O. K. P. (Opłaty stemplowej w myśl Okólnika z dn. 8.IV-38 r. nr. 62 w Dz. Urz. nr. 37/1938 poz. 347 pobierać nie należy).

§ 2. Do podań powinny być dołączone:

1) Plan szkicowy przejścia w trzech egzemplarzach sporządzony w skali 1:2000 (około): na planie powinny być zaznaczone tory kolejowe, drogi, trasa teletechniczna, granica wywłaszczenia, słupki hektometrowe, oraz długość przebiegu projektowanej linii w obrębie granic wywłaszczenia kolejowego ze wskazaniem ile z tej długości przypada na:
   a) drogę żelazną, (pas niewykraczający poza zewnętrzne brzegi podtorza z rowami ściekowymi, szkarpami itp),
   b) drogę kołową, liczoną podobnie, oraz
   c) pozostały teren kolejowy.
2) Profil podłużny przejścia w skali 1:100 (w trzech egzemplarzach).
3) Rysunki wsporników (słupków), poprzeczników, tablica zwisów wraz z obliczeniami statycznymi (w jednym egzemplarzu).
4) Obliczenie wpływów na trasę teletechniczną, gdy linia prowadzi wysokie napięcie (w jednym egzemplarzu).
5) Spis pracowników, którzy wykonać mają skrzyżowanie (celem wydania odpowiednich przepustek).

§ 3. Projekt powinien być obliczony według obowiązujących przepisów (Rozp. Min. Rob. Publ. z dn. 26.IV-1932 r.), przy czym kąt skrzyżowania z torem nie może wynosić mniej niż 60 stopni.

§ 4. Dla linii niskiego napięcia zamiast danych w punktach 3 i 4 § 2 wystarczy stwierdzenie na rysunku profilu podłużnego projektu przejścia, że zostały przyjęte wskazówki i dane rysunków szablonowych, dostarczonych przez Wydział Mechaniczny.

§ 5. Wydział Mechaniczny po wstępnym zbadaniu projektu i zażądaniu w razie potrzeby uzupełnień od zainteresowanego, deleguje na linię pracownika, celem uzgodnienia na miejscu planów

z właściwym Oddziałem Drogowym, który załatwia sprawę odręcznie i ustala jakie roboty na terenie wywłaszczenia kolei wykona na koszt petenta, a jakie wykona petent pod nadzorem technicznym ze strony Dyrekcji. We wszystkich przypadkach wykonywania robót przez P. K. P. na koszt petenta, Oddział Drogowy przystępuje do wykonania tych robót dopiero po uprzednim wpłaceniu przez petenta do kasy kolejowej całkowitego kosztu tych robót wraz z należnymi kolei opłatami administracyjnymi według kosztorysu, który sporządza Oddział Drogowy bezpośrednio po uzgodnieniu planów i ustaleniu rodzaju robót. Kosztorys ten Oddział Drogowy sporządza najdalej w terminie 5-dniowym i przesyła go do Wydziału Mechanicznego. Wydział Mechaniczny skierowuje kosztorys następnie do Wydziału Drogowego do akceptacji, co powinno być załatwione w terminie nieprzekraczającym 5 dni.

Wszystkie wyżej omówione należności kolei powinny być podane w warunkach zezwolenia z określeniem wysokości sum.

§ 6. Po wykonaniu czynności wymienionych wyżej w § 5, jeżeli nie ma żadnych przeszkód, Dyrekcja zawiadamia zainteresowanego pisemnie, że zezwolenie na przejście linii elektrycznej będzie udzielone pod warunkiem:

a) wpłaty rocznej stawki dzierżawnej za teren kolejowy, którą ustala się po wyłączeniu właściwej drogi żelaznej i dróg kołowych w wysokości 1/4 części opłat, wskazanych w zarządzie o pobieraniu opłat dzierżawnych za tereny kolejowe, przy czym szerokość pasa przyjmuje się jeden metr niezależnie od ilości obok biegnących przewodów czy kabli,

b) wpłaty za nadzór techniczny nad robotami, wykonywanymi przez właściciela linii elektrycznej w wysokości 50 złotych z uwagi na konieczność nadzoru nad zakładaniem samej linii elektrycznej na terenie kolejowym niezależnie od czasu trwania tej roboty (przejście linii elektrycznej terenem kolejowym nie jest robotą kolejową w zrozumieniu Dz. Urz. M. K. nr. 23/1934 poz. 127 ustęp III pkt. 1 lub F 10 str. 102),

c) wpłaty kaucji zwrotnej na zabezpieczenie rocznej opłaty dzierżawnej oraz ewentualnego usunięcia linii elektrycznej w wysokości 20 groszy od każdego metra bieżącego projektowanego przejścia (niezależnie od ilości obok biegnących przewodów czy kabli), nie mniej jednak niż 5 złotych,

d) wpłaty sumy tytułem zaliczki na podstawie kosztorysu akceptowanego przez Wydział Drogowy w razie jeżeli projekt przewiduje ułożenie linii kablowej przez P. K. P. na koszt petenta, (kosztorys ten powinien przewidzieć opłatę dodatku administracyjnego w wysokości przewidzianej przez przepisy F 10; opłatę tę pobiera się niezależnie od opłaty 50 zł. przewidzianej wyżej pod b),

e) nadesłania zobowiązania w brzmieniu podanym w załączniku, (bez opłaty stemplowej Dz. Urz. M. K. nr. 37/938 poz. 347).

§ 7. Zawiadomienie o którym mowa w § 6 zatwierdza i podpisuje Naczelnik Służby Mechanicznej.

§ 8. W ciągu 5 dni od daty otrzymania dokumentów stwierdzających wniesienie żądanych w powyżej wymienionym zawiadomieniu należności, Wydział Mechaniczny zawiadamia Wydział Drogowy i zainteresowaną Parowozownię Główną oraz Oddział Drogowy, jak również petenta, że zostało udzielone pozwolenie na przejście linii elektrycznej terenem kolejowym. Równocześnie jeden z egzemplarzy nadesłanych planów wraz z zawiadomieniem o dokonanej wpłacie zostaje przesłany Oddziałowi Drogowemu do wiadomości i dla roztoczenia nad robotą nadzoru technicznego na terenie kolejowym, ewentualnie celem przystąpienia do robót na koszt petenta, a wydatek Oddział Drogowy pokrywa z konta na które zarachowano zaliczkę wpłaconą na ten cel przez petenta i po ukończeniu robót przedkłada Wydziałowi Mechanicznemu szczegółowe rozliczenie.

§ 9. Po wykonaniu robót przez petenta Oddział Drogowy zwołuje komisję z przedstawicieli Wydziału Mechanicznego, Parowozowni Głównej i Oddziału Drogowego, celem sprawdzenia prawidłowego wykonania przejścia.

§ 10 W razie nieprawidłowego wykonania przejścia Wydział Mechaniczny wzywa firmę do poprawienia.

Przepisy niniejsze wchodzą w życie z dniem ogłoszenia w Dzienniku Zarządzeń, jednocześnie tracą moc obowiązującą przepisy nr. II/5/5-36 z dnia 2.I 1936 r. (Dz. Zarz. D. O. K. P. Nr. 1/36 poz. 5).

II/5-24,34/38,

ZOBOWIĄZANIE.

Na podstawie pisma Dyrekcji O. K. P. w Radomiu z dnia.......................................Nr...chcąc otrzymać zezwolenie Dyrekcji, zgodnie z zatwierdzonym projektem na budowę linii elektrycznej przez teren kolejowy na ________________km. szlaku...ja niżej podpisany..zobowiązuję się utrzymywać linię elektryczną w należytym stanie, wpłacić do Kasy Dyrekcyjnej w Radomiu kaucję gotówkową w wysokości

.... zł słownie ....

.... która nie będzie podlegała oprocentowaniu, na koszty ewentualnego usunięcia linii elektrycznej z terenu kolejowego i na zabezpieczenie rocznej dzierżawy, oraz uiszczać na rzecz Dyrekcji opłatę w wysokości .... zł. słownie .... rocznie tytułem czynszu dzierżawnego w terminach rocznych w ciągu pierwszych 15 dni stycznia każdego roku, ponosić całkowitą odpowiedzialość za nieszczęśliwe wypadki, wynikłe z powodu wybudowania i eksploatacji linii, usuwając ją na żądanie Dyrekcji względnie przesunąć w inne miejsce na każde żądanie.

W czasie eksploatacji linii stosować się do obowiązujących w Dyrekcji przepisów.

Na wypadek nieuregulowania w terminie przypadającego czynszu dzierżawnego obowiązuję się płacić odsetki karne w wysokości 1% (procent) od wysokości czynszu w stosunku miesięcznym.

Każdy rozpoczęty miesiąc liczyć się będzie za pełny.

.... dnia .... 193...... r.

Podpis

Poz. 57.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych, z dnia 5 listopada 1938 r. Nr 58 w sprawie przechowywania butli z tlenem.

W związku z wypadkami powstania pożarów na skutek eksplozji butli tlenowych w wagonach, służących, jako prowizoryczne pomieszczenie warsztatowe, polecam ściśle przestrzegać zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 10 lipca 1937 roku, ogłoszonego w Dz Urz. M K. Nr 27 z dnia 30.VII.37 r. pod pozycją 213, a w szczególności postanowień, zawartych w § 4, pkt-ach: 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 19, 20, 21, 28, 43 i 51 tegoż zarządzenia.

Celem uniknięcia na przyszłość wypadków pożarów, spowodowanych eksplozją butli tlenowych, polecam również rozciągnąć dokładniejszy nadzór nad należytym przestrzeganiem wyżej wspomnianego zarządzenia o bezpieczeństwie i higienie pracy przy spawaniu acetylenowym i elektrycznym na Polskich Kolejach Państwowych, i w szczególności zarządzam, ażeby:

1) W czasie przewożenia nie przetaczano odrzutem wagonów, załadowanych butlami, napełnionymi tlenem.
2) Nie rzucano i nie obijano butli tlenowych podczas ładowania ich do wagonów, a zachowano wszelkie środki ostrożności.
3) W wagonach butle tlenowe przewożone były w pozycji stojącej i przymocowane specjalnymi uchwytami do ścian, stojaków i t. p. lub też w odpowiednim mocnym opakowaniu, któreby zabezpieczało pionowe ustawienie butli i zapobiegało przewracaniu się ich.
4) Bezwzględnie nie smarować tłuszczem butli, zaworów butlowych i innej armatury do tlenu (np. reduktora).
5) Nie używać butli tlenowych do innych gazów.
6) Butle tlenowe znajdowały się zdala od wszelkich źródeł ciepła.
7) Bezwzględnie butle tlenowe były poddawane okresowym próbom.
8) Zawory butlowe, tak butli zawierających tlen jak i wypróżnionych, były zawsze szczelnie zamknięte.
9) W razie pożaru starać się usunąć butle z zagrożonego miejsca, a gdy to jest niemożliwe — zlewać butle w czasie akcji ratowniczej wodą.
10) W razie zamarzania reduktora nie podgrzewać go otwartym płomieniem, do tego celu służą wyłącznie gorąca woda lub specjalne podgrzewacze.
11) Nie palono tytoniu w wagonach lub obiektach w których przewożone względnie przechowywane są butle z tlenem.

Nr II/4a/9/8/38

Wydawnictwo Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu.

Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika Zarządzeń D. O. K. P. w Radomiu, ul. Słowackiego Nr. 17 — Biuro Personalne telefon Nr. 21-89

Warunki prenumeraty: Prenumerata wynosi w kraju: kwartalnie zł. 2, półrocznie — zł. 4, rocznie — zł. 8.
Cena każdego numeru 50 gr. do nabycia w Administracji Dz. Zarz. D. O K. P. Prenumeratę wpłaca się zgóry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku.

Cena ogłoszeń: za 1 wiersz 1 zł. za stronę 100 zł.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach, dołączonych do Dziennika.
Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia

Zakłady Drukarskie Sejmiku Radomskiego i S-ki 6753